

# 祝 日本遺産



# 認定

文化庁は6月19日、令和2年度「日本遺産」の認定結果を発表しました。

このうち、南越前町、敦賀市、滋賀県長浜市に点在する2県3市町の鉄道遺産の歴史を語るストーリー「海を越えた鉄道〜世界へつながる鉄道のキセキ〜」が、日本遺産に認定されました。

今回の発表を受け、6月19日、小刀根トンネル(敦賀市)で、3市町合同によるセレモニーが開催され、会場はお祝いムードに包まれました。



## 3市町首長あいさつ



岩倉 光弘 南越前町長

今年度が最後の認定でプレッシャーがある中、さまざまな方の協力により認定をいただくことができました。関係者のご尽力に感謝いたします。今回の認定により観光に弾みがつくことを期待しています。日本遺産の冠を生かし、関東圏の観光客をしっかりと迎えるため、施設整備や観光ガイドとの連携を推進していきたいと思えます。また、トンネル群を訪れた方が、今庄宿にも足を運んでいただく仕組みも作りたいと考えています。



藤井 勇治 長浜市長

今回の認定は、心が躍る知らせで、非常に喜ばしく感じています。県境を越えての認定実現は、本当に意義のあることです。今後3市町の連携が進むことで、地域の活性化に、より大きな効果が現れていくことと思えます。これから広域的・国際的な取り組みを進めていくため、3市町の連携をますます大きくして、南越前町・敦賀市として、全国、世界から大勢の方をお迎えしていきたいと思えます。



淵上 隆信 敦賀市長

事務局を始め関係者のご尽力に感謝いたします。本日の会場も、現存する日本最古の鉄道トンネルのある敦賀市でとおっしゃっていただき、大変ありがたく感じています。北陸新幹線の敦賀開業を見据え、今後は敦賀市だけに誘客するのではなく、いかに周辺地域への人の流れを作り出しているかが課題と考えています。今後、3市町の連携をさらに深め、南越前町や長浜市などにも多くの観光客を誘客できるような取り組みを進めていきたいと思えます。

## 鉄道遺産を活用したこれまでの取り組み

町はこれまでに、「鉄道遺産を活用した観光まちづくり事業」などで、鉄道遺産という歴史的文化遺産を活用した取り組みを進め、地域の活性化および賑わいの創出を目指してきました。平成29年10月には、長浜市・敦賀市・南越前町の3市町において、鉄道遺産などの近代化遺産を活用した広域観光を推進するため連携協定を締結し、3市町にまたがる鉄道遺産のPRや誘客促進などにも努めてきました。

### 【鉄道遺産を活用した観光まちづくり事業】

- D51形蒸気機関車(今庄サイクリングターミナル前)などの修繕
- D51形蒸気機関車風観光バス(SLバス)の購入
- SLバスを活用した周遊ツアーおよび誘客イベントの実施
- 鉄道遺産を活用したまちづくり将来構想の策定
- 鉄道遺産を活用した今庄観光ガイドの育成や支援
- 鉄道遺産を活用した新商品の開発



新商品の開発

### 【長浜市・敦賀市・南越前町観光連携協議会事業】

- 鉄道遺産PRガイドブック・マップ・ポスター・のぼり旗の制作
- 鉄道遺産活用シンポジウムの開催
- 鉄道遺産ガイド研修会の開催
- 3市町の鉄道遺産を巡るバスツアーの開催
- 各イベントなどへの出展によるPR活動
- 3市町の鉄道遺産を周遊するモバイルスタンプラリーの実施
- トンネルカードの制作および配布
- 第67回観光ポスターコンクール((公社)日本観光振興協会主催)入賞
- 有名漫画家とのコラボキャンペーンの開催
- 日本遺産への申請(平成31年1月、令和2年1月)



トンネルカードの制作および配布





# 「長浜から敦賀、今庄へと敷設された鉄道網」



## 日本海と内陸を結ぶ重要路線が誕生



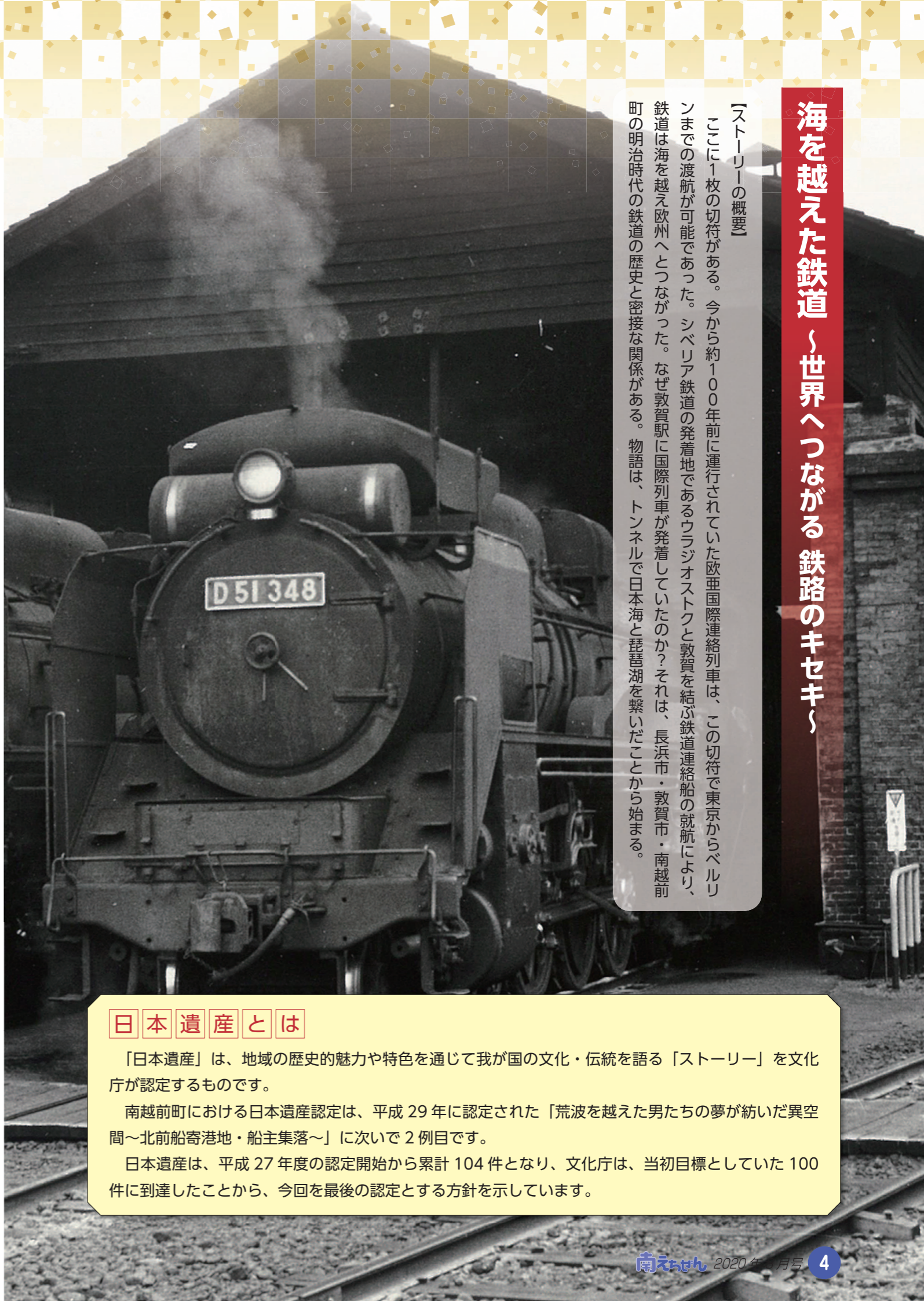
## 日本海側の物資輸送を担う北陸線の延伸



# 海を越えた鉄道〜世界へつながる鉄路のキセキ〜

## 「ストーリーの概要」

ここに1枚の切符がある。今から約100年前に運行されていた欧亜国際連絡列車は、この切符で東京からベルリンまでの渡航が可能であった。シベリア鉄道の発着地であるウラジオストクと敦賀を結ぶ鉄道連絡船の就航により、鉄道は海を越え欧州へとつながった。なぜ敦賀駅に国際列車が発着していたのか？それは、長浜市・敦賀市・南越前町の明治時代の鉄道の歴史と密接な関係がある。物語は、トンネルで日本海と琵琶湖を繋いだことから始まる。



## 日本遺産とは

「日本遺産」は、地域の歴史的な魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語る「ストーリー」を文化庁が認定するものです。

南越前町における日本遺産認定は、平成29年に認定された「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間〜北前船寄港地・船主集落〜」に次いで2例目です。

日本遺産は、平成27年度の認定開始から累計104件となり、文化庁は、当初目標としていた100件に到達したことから、今回を最後の認定とする方針を示しています。



柳ヶ瀬トンネル

敦賀は古くから海路の要として大陸や日本海沿岸の地域を結び、京阪神や中京との結節点でした。

明治政府は敦賀を日本海側の玄関口とし、敦賀と琵琶湖沿岸の都市を鉄道で結び、さらに湖上交通を利用して太平洋とつなげる交通網を計画しました。当初、湖上交通の拠点は塩津の予定でしたが、当時の鉄道局長の井上勝氏は、古くから北国の物資中継地として繁栄し、経済力があり、かつ鉄道誘致の動きが活発であった長浜を推挙しました。

日本初の鉄道開通からわずか10年後の明治15年に、柳ヶ瀬トンネルを除く長浜―敦賀間が開業。2年後には全線開通し、湖北を走る北陸線の歴史が始まりました。



連なるトンネル

日本国内に順次鉄道が敷設されるなか、明治25年に鉄道敷設法が公布され、政府直営の鉄道路線が計画されました。

北陸地方は敦賀から富山への延伸が第一期工事に指定され、翌26年より敦賀―福井間の工事が始まりました。この中で、敦賀―今庄間は当時の鉄道技術の限界といわれた急勾配が延々と続く最大の難所でした。古くから北陸の玄関口である今庄と敦賀を結ぶ重要なルートへの鉄道建設は、近代化に欠かせない一大工事となりました。

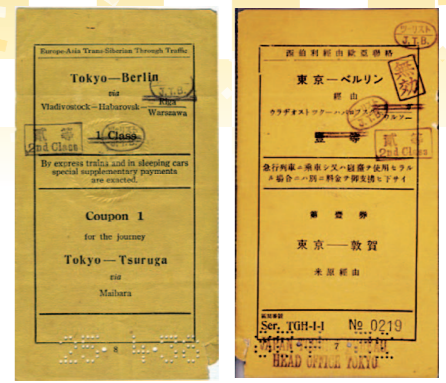
そして、数々の苦難を乗り越え、明治29年に敦賀―福井間が開通。北陸線は次々に延伸していきました。近代化の象徴となるこれらの鉄道路線は、人の交流や物流を支え、日本の産業と文化に多大なる発展をもたらしました。



# 今も生きる 鉄道遺産 (南越前町内)



## 「日本とヨーロッパを結んだ 欧亜国際連絡列車」



▲シベリア経由欧亜連絡切符 (個人蔵)



▲金ヶ崎棧橋に接岸する汽船 (昭和初期)(敦賀市立博物館所蔵)

北陸線の日本海側各都市への延伸により、鉄道輸送が国内物流の中心になっていくと、海上輸送は停滞していきました。海運と鉄道の国内物流の結節地であった敦賀港は、海外の玄関口へと役割を転換させていきます。

明治32年、敦賀港は開港場(国際港)の指定を受けました。その5年後に、ロシア国内を横断するシベリア鉄道が全線開通すると、敦賀ーウラジオストク間の定期航路は欧州への最短ルートとして脚光を浴びます。さらに、明治45年には、ウラジオストク航路が発着する敦賀港に連絡する、新橋駅(東京)ー金ヶ崎駅(敦賀)直通の欧亜国際連絡列車が開業しました。欧亜国際連絡列車の運行により、敦賀港はフランスのパリまで通じる港として、多くの外国人や日本人の渡航者で賑わいました。

こうして、敦賀港は世界への玄関口になったのです。

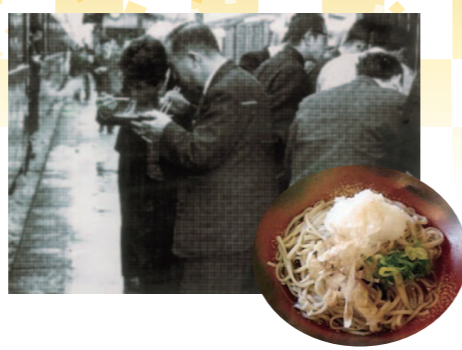
## コラム

### 困難を極めた鉄道敷設

長浜ー敦賀間に現存する柳ヶ瀬トンネルは地盤が軟弱で崩れやすく、建設は非常に困難でした。日本で初めてダイナマイトが導入されたものの、ロックドリルがうまく使用できず、つるはしとのみでの手掘り作業となり、その上、湧水も多く、工事は難航しました。完成までに4年の歳月を要した柳ヶ瀬トンネルは、完成当時の日本最長トンネルであり、鉄道建設技術の飛躍と自信につながる金字塔となっただけでなく、峠をトンネルで貫き、日本海と太平洋の最短ルートを確立しました。

長浜ー敦賀間の全通から遅れること9年、明治26年に敦賀ー福井間の工事が始まりました。中でも敦賀ー今庄間は特に険しい山々が続き、当時の鉄道設計の限界といわれた25/1000の急勾配が続く、非常に過酷な路線でした。さらに、全長1,170mの山中トンネルをはじめ、この区間だけで12ものトンネルを掘らなくてはなりません。岩質は予想以上に硬く、1日わずか5寸(約15cm)しか掘り進めないところもあった上、暴風雨による洪水被害などにより工事は困難を極め、何度も停滞しました。こうして、山中越えのトンネルは3年の月日をかけて明治29年に貫通しました。

### 今庄そば



急勾配が延々と続く敦賀ー今庄間では、峠越えに挑むため、後ろから押す機関車(補機)を連結する必要があり、今庄駅では補機の連結や取り外し、燃料補給のために全ての列車が停車しました。今庄駅のホームに開設された立ち食いの「今庄そば」は、この停車時間を利用して多くの人々に食され、北陸路の憩いの味として親しまれ、全国に知れ渡りました。

### 大桐駅跡



プラットフォーム跡が残る大桐駅跡。元々は信号所でしたが、地元住民の要望により、停車場に昇格しました。北陸トンネル開通後に廃止となり、現在は、地元住民によって設置されたD51形の動輪が展示されています。

### 山中トンネル



全長1,170mの、入口から出口を見通すことのできる真っすぐなトンネルです。難工事の末、3年かけて造られました。現在は生活道路として活用され、毎年開催されるウォーキング大会では、多くの方がこの長くても真っすぐなトンネルを歩き、蒸気機関車運行当時の様子を体感しています。

## 日本遺産認定を受けての意気込み・想いをインタビュー



一般社団法人南越前町今庄観光協会 会長 谷口栄助さん

日本遺産認定の知らせを聞き、嬉しい限りです。認定により地域が元気になり、経済効果が生まれればと思います。協会としては、鉄道遺産を地域の宝として、18年前から旧国鉄北陸線ウォーキング大会の開催に力を入れて取り組んできました。

今後は、敦賀市に新幹線が延伸されることもあり、特に関東圏へ向けて、今庄宿の町並みとともにトンネル群などの魅力を発信していきたいと思っています。また、敦賀市・長浜市との連携を強化していきたいと考えています。



南越前町今庄観光ボランティアガイド協会 会長 高谷浩之さん

鉄道遺産の価値を認めていただけ嬉しく感じています。認定を受け、さらに多くの方に現地を訪れていただき、鉄道遺産を愛していただけだと思います。

これまでも協会では、トンネル群などを重要な観光資源と考え、広域的な観光に力を入れて取り組んできました。

今後は、幅広い世代を対象とした新たなツアーを企画していきたいです。また、ガイドの後進の育成にも取り組み、地域の文化と歴史を若い世代に継承していきたいと思っています。



大桐区 区長 木村治一さん

日本遺産認定おめでとうございます。自宅前に運行当時の線路があったため、大桐駅は大変思い出深い場所です。

大桐区では、これまでも大桐駅跡のプラットホームの整備などを行ってきました。

今後は、昔あった設備を再現するなど、さらに整備を進めていきたいと思っています。また、区民や観光客の方にとっての憩いの場をつくってあげたいと考えています。

### 急勾配区間を登るための「スイッチバック」

スイッチバックとは、列車の折り返し線と待避線路を併せ持つシステムです。急勾配の途中で平坦な引込み線を設け、通過列車の行き来をさせました。敦賀ー今庄間には新保、葉原、山中の3カ所に設けられましたが、現存するのは山中のみです。

### 山中信号所のスイッチバック

